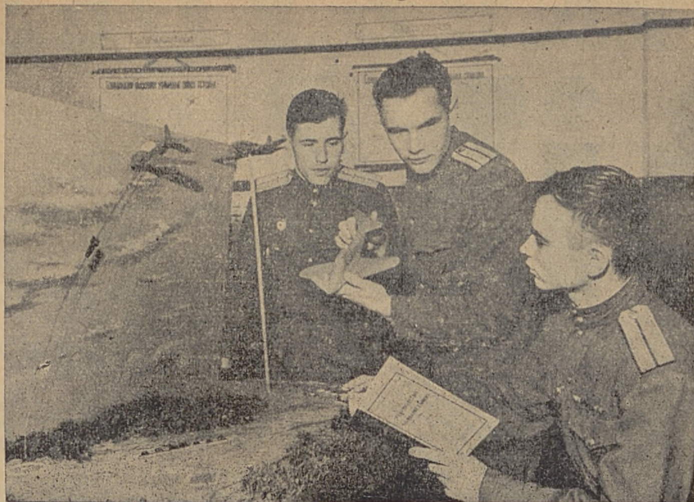
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 34 (114)
17 – 21 sierpnia 1948



WNIOSKI...



Mjr Zacharow objaśnia bombardowanie nurkowe studentom Akademii Lotniczej

Ponieważ znamy się nie od dziś, wiesz już, Kolego Simkarzu, że należy nie tylko umieć obserwować i rozumieć to, co spostrzegasz, lecz z każdego faktu trzeba po namyśle wysnuwać wnioski. Minęło już kilkanaście dni od święta Radzieckiego Lotnictwa i wielkiego pokazu powietrznego w Tuszynie. Przeczytałeś już na ten temat kilka wzmianek gazetowych i reportaż w SiM-ie. Pora teraz na analizę i wnioski.

Tegoroczne święto różniło się znacznie od poprzedniego. Związek Radziecki potrafił już na polu lotniczym nie tylko zaleczyć straty spowodowane wojną, lecz zdobył się na potężny krok naprzód, który postawił lotnictwo radzieckie zdecydowanie na pierwszym miejscu wśród potęg powietrznych świata. W czasie pokazu demonstrowano 12 nowych, seryjnych typów samolotów bojowych, konstrukcji Ławoczkina, Jakowlewa, Tupolewa, Iliuszyna, Mikojana i Gurewicza.

Seryjne te egzemplarze osiągały w czasie pokazu szybkość równą prędkości specjalnych, rekordowych maszyn amerykańskich. Lotnicy radzieccy są w przededniu przedarcia się przez barierę dźwięku. Maszyny odrzutowe są na uzbrojeniu wielu zwykłych jednostek wojskowych. Po raz pierwszy w świecie dziewiątka odrzutowców i piątka ultraszybkościowych maszyn wykonała zespołowo pełną akrobację.

W czasie pokazu lotnictwo radzieckie demonstrowało cały szereg samolotów transportowych i komunikacyjnych. Po raz pierwszy moskwiczanie zobaczyli szybki i zwrotny nowy typ małego śmigłowca Kamowa, który wystartował i wylądował na zwykłym ciężarowym samochodzie.

Szybownictwo było reprezentowane przez wysokowyczynowe maszyny „E-8" konstrukcji Jemielianowa (dopuszczane do akrobacji plecowej) oraz specjalny maleńki szybowiec akrobacyjny konstrukcji Pietcucha.

Tegoroczne Święto Lotnictwa w Tuszynie przekonało wszystkich zachodnich niedowiarków o przodującej pozycji radzieckiej techniki lotniczej.

Wszystkie maszyny lecące nad Tuszynem, są dziełem mózgów radzieckich inżynierów i rąk radzieckich robotników. Socjalistyczne państwo i jego unarodowiony przemysł nie znają kryzysów, sabotażu kapitalistów i hamującego wpływu karteli i trustów. Przemysł lotniczy ZSRR kroczy szybko naprzód po drodze postępu nauki i techniki.

Lecz, jak pisze gazeta radzieckich sił zbrojnych „Czerwona Gwiazda", siła floty powietrznej ZSRR, to nie tylko, a nawet nie tyle jej pierwszorzędne wyposażenie techniczne, ale to jej kadry ludzkie...

Lotnicy radzieccy, to świadomi obywatele swego kraju, tak wytrwali i uporczywi w pracy, jak bohaterscy byli w boju w czasie minionej wojny. Wczorajsi zwycięzcy „Luftwaffe", a dzisiejsi bohaterowie pracy ani chwili nie spoczywają na laurach. Lotnictwo radzieckie bez przerwy prowadzi wytężoną pracę nad rozwojem techniki, wyszkoleniem i wychowaniem kadr, budową swego potężnego lotnictwa. Praca ta jest gwarancją, że w przyszłości lotnictwo radzieckie coraz bardziej będzie wyprzedzać floty powietrzne państw kapitalistycznych.

Jakie wnioski można wysunąć ze święta radzieckiego lotnictwa w roku 1948?

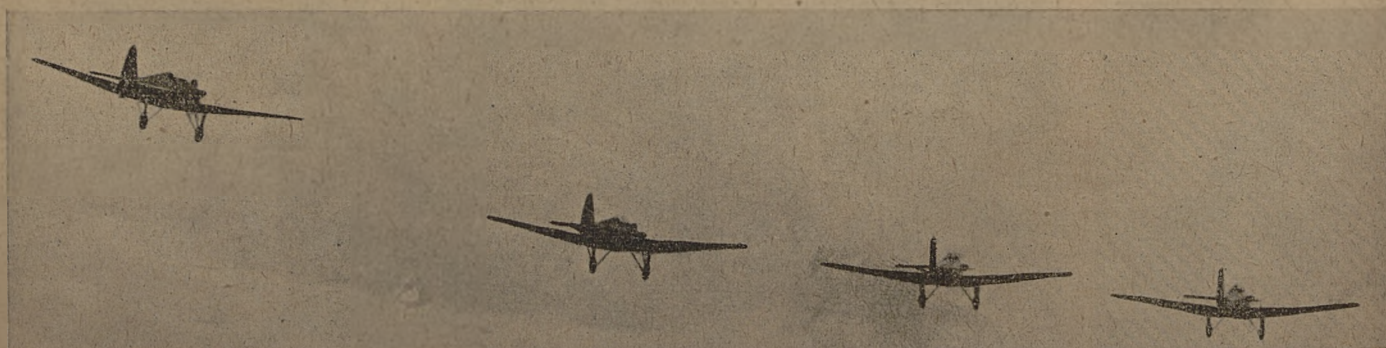
Bez wątpienia mocno zrzedły miny podżegaczy wojennych — amerykańskich i angielskich imperialistów, którzy dobrze wiedzą, że Armia Radziecka, to armia pokoju i wolności.

Bez wątpienia mocniej i radośniej zabiły na całym świecie serca szarych ludzi pracy, którzy pragną pokoju.

My, przyjaciele — Simkarze wraz z całym polskim narodem z radością witamy osiągnięcia naszych radzieckich kolegów - lotników. Z radością patrzymy jak rosną siły obozu pokoju i demokracji. I jeszcze jedno — brać będziemy przykład z radzieckich pilotów, inżynierów i wszystkich pracowników lotnictwa w ich wytrwałej, wytężonej i nieustannej pracy dla lotnictwa.

(prz)

Samoloty UT-2 podczas defilady



GDZIE STUDIOWAĆ

JERZY KONIECZNY, ppor.

I

Wśród setek listów, które codziennie napływają do Redakcji od naszych Czytelników, oprócz najrozmaitszych pytań, znaczna część jest takich, w których młodzi adepci sztuki latania chcieliby zasięgnąć u nas informacji w sprawie szkół lotniczych w Polsce.

Cieszy nas to, że nasi młodzi koledzy darzą nas całkowitym zaufaniem w sprawach tak żywo ich interesujących. Odpowiadamy też na wszystkie listy, bądź to w stałej rubryce SiM-u „Poczta lotnicza", bądź też bezpośrednio listownie.

Zrozumcie jednak, Młodzi Koledzy, że aby obsłużyć wszystkich Czytelników wyczerpującymi odpowiedziami na te czy inne pytania, trzeba by stworzyć cały „sztab" złożony z kilku ludzi no i poświęcić połowę numeru „Pocztcie lotniczej" — na co i Wy sami nie chcielibyście się zgodzić. Ażeby rozwiązać tę sprawę i nie odpowiadać po kilka razy na powtarzające się pytania, będziemy zamieszczać na łamach SiM-u dane, dotyczące wszystkich szkół lotniczych w Polsce, w miarę ich kompletowania. Tą drogą apelujemy jeszcze raz do wszystkich Dyrekcji Szkół Lotniczych zawodowych, średnich i wyższych o nadsyłanie nam wyczerpujących danych o warunkach kształcenia się. Dotychczas tylko nieliczne szkoły w odpowiedzi na nasze pisma nadesłały nam żądany materiał.

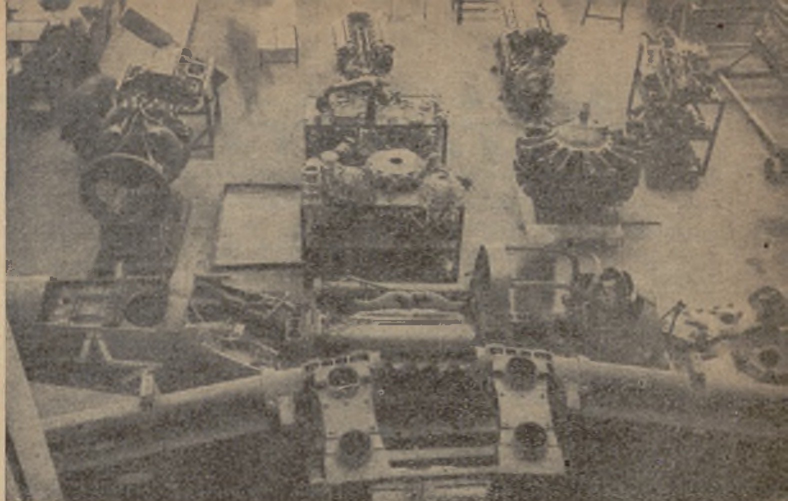
LICEUM LOTNICZO — MECHANICZNE

Warszawa, ul. Hoża 88

O przyjęcie do Liceum Lotniczo-Mechanicznego mogą się ubiegać:

a) Kandydaci do 1 klasy, którzy ukończyli 4 klasy gimnazjum ogólnokształcącego (poddani są egzaminom z matematyki piśmiennie i ustnie oraz z rysunków).

b) Kandydaci, którzy ukończyli 4 klasy gimnazjum kupieckiego (będą zdawali z matematyki piśm. i ustnie, fizyki — ustnie i rysunków).



Fragment warsztatów Szkoły Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie

c) Kandydaci, którzy ukończyli 4 klasy gimnazjum zawodowego (będą zdawali z języka polskiego piśm. i ustnie, z matematyki— piśm. i ustnie oraz z fizyki — ustnie).

Egzaminy odbędą się na początku września br. z chwilą rozpoczęcia roku szkolnego. Podania należy składać do dyrekcji liceum do dnia 1 września br. Opłata miesięczna wynosi 400 złotych. Uczniowie wykazujący się zdolnościami, a nie posiadający funduszów na kształcenie się, korzystają z nauki bezpłatnie. Przy liceum istnieje bursa dla zamiejscowych. Opłata za bursę wynosi miesięcznie 1 500 złotych.

Liceum Lotniczo-Mechaniczne jest trzyletnie. *Wykłady obejmują następujące przedmioty:* język polski, język angielski, budowa silników lotniczych, budowa płatowców, ćwiczenia konstrukcyjne z budowy płatowców i silników lotniczych, śmigła, przyrządy pokładowe, elektrotechnika lotnicza, materiałoznawstwo lotnicze, technologia, kalkulacja i organizacja przedsiębiorstw, elektrotechnika ogólna, maszynoznawstwo, części maszyn i konstrukcje stalowe z ćwiczeniami, rysunek techniczny z nauką o rzutach, statyka wykreślna, termodynamika techniczna, wytrzymałość materiałów, mechanika techniczna, fizyka, chemia, matematyka, zagadnienia gospodarcze i społeczno-państwowe, przysposobienie wojskowe, wychowanie fizyczne i religia.

Dla uczniów chcących ukończyć pilotaż, utworzono przy „Bratniej Pomocy" sekcję szybowcową, motorową i spadochronową. Po ukończeniu liceum otrzymuje się świadectwo dojrzałości i tytuł technika lotniczego. Świadectwo uprawnia do studiów w szkołach wyższych.

WARUNKI PRZYJĘCIA NA WYDZIAŁ LOTNICZY SZKOŁY INŻYNIERSKIEJ

im. Wawelberga i Rotwanda — Warszawa, ul. Św. Andrzeja Boboli 14

Podania o przyjęcie na I kurs Szkoły Inżynierskiej przyjmowane będą od 15 sierpnia do 28 sierpnia br.

Druki podań oraz kwestionariuszy wydaje Sekretariat Szkoły.

Absolwenci wstępnego roku i kandydaci do kompanii akademickich Ministerstwa Obrony Narodowej składają przy zgłoszeniu:

a. świadectwo ukończenia wstępnego roku studiów lub zaświadczenie zakwalifikowania przez Ministerstwo Obrony Narodowej, b. kwestionariusz, którego wzór ogłasza się jako załącznik Nr 1 do niniejszego zarządzenia, c. kwit kwestury z uiszczenia opłaty manipulacyjnej, d. dokument wojskowy, jeżeli są w wieku poborowym, e. trzy fotografie.

Wszyscy inni kandydaci załączają do podania o przyjęcie następujące dokumenty:

a. własnoręcznie napisany życiorys, b. kwestionariusz (§ 3, poz. b), c. świadectwo dojrzałości albo zaświadczenie państwowej komisji weryfikacyjno-kwalifikacyjnej, powołanej rozporządzeniem z dn. 25 maja 1945 r. (Dz. U. M. O. Nr 1/45), stwierdzające prawo wstępu na pierwszy rok studiów w oryginale lub odpisie (oryginał winien być złożony przed immatrykulacją). Kandydaci, którzy mają składać egzamin dojrzałości jako eksterni przed komisją egzaminacyjną przy Kuratorium w terminie jesiennym, winni przedstawić zaświadczenie z Kuratorium, że złożyli podanie o dopuszczenie do egzaminu, d. trzy fotografie, e. dokument wojskowy, jeżeli są w wieku poborowym, f. świadectwo moralności wystawione przez starostwo miejsca zamieszkania; do złożenia świadectwa moralności nie są zobowiązani kandydaci, którzy ukończyli liceum zwykłe (nie dla dorosłych) w roku 1948, g. 1. kwit kwestury z uiszczenia opłat manipulacyjnych, 2. kwit kwestury z uiszczenia opłat egzaminacyjnych lub udokumentowane podanie o zwolnienie od opłat, h. ponadto: 1. dzieci robotników, chłopów oraz dzieci inteligencji pracującej ze środowisk o utrudnionym dostępie do kultury składają zaświadczenia, wystawione przez organizacje lokalne, a poświadczone przez komisje okręgowe Związków Zawodowych w Warszawie (Radę Związków Zawodowych w Warszawie) lub Wojewódzkie Zarządy Samopomocy Chłopskiej. Zaświadczenia te winny zawierać: a. charakterystykę środowiska kandydata, b. zawód i stan majątkowy rodziców, c. charakterystykę kandydata, 2. młodzież autochtoniczna składa zaświadczenie Polskiego Związku Zachodniego, 3. czynni i byli żołnierze z czasów wojny składają zaświadczenia władz wojskowych, 4. zasłużeni w pracy społecznej w organizacjach młodzieżowych składają zaświadczenia wystawione przez władze lokalne, a poświadczone przez organy wojewódzkie organizacji młodzieżowych zawierające czasokres przynależności do danej organizacji oraz charakterystykę kandydata, 5. osoby pracujące zawodowo lub mające poza sobą odbytą praktykę zawodową, związaną z kierunkiem studiów, oraz nauczyciele składają zaświadczenia pracy lub odbytej praktyki. Zaświadczenia te winny zawierać charakterystykę kandydata oraz czasokres pracy lub odbytej praktyki.

Każdy kandydat winien poddać się badaniu lekarskiemu, zorganizowanemu przez pomoc lekarską dla młodzieży szkół wyższych w odnośnych ośrodkach akademickich w czasie od 1 do 25 września 1948 r. Świadectwo stanu zdrowia winno być złożone dziekanowi do dnia 30 września 1948 r.

Kandydaci, zamierzający zapisać się na *wydział samochodowy* lub *lotniczy* — powinni zaznaczyć to w podaniu.

Termin egzaminu wstępnego zostanie ustalony przez Komisję Kwalifikacyjną. Obowiązuje egzamin z następujących przedmiotów: 1. Matematyka, 2. Fizyka, 3. Wiadomości o Polsce Współczesnej. (c. d. n.).

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Wczoraj obchodziłem imieniny. Tradycyjnie jak co roku. Dostałem dużo prezentów. Między innymi była tabliczka czekolady. Nic wielkiego, prawda? Jak każdy, który trochę lotnictwo powąchał, bardzo lubię czekoladę. Tylko, że ta moja to nazywała się „Lotnicza". Proszę sobie wyobrazić, oprócz tego że produkuje ją firma A. Piasecki — Kraków, znalazłem na opakowaniu napis głoszący, że pewien procent ze sprzedaży idzie na rzecz LOPP (!).

— Panie Piasecki! Budzę Pana! Mamy obecnie Ligę Lotniczą bez gazów. Te procenty należą się LL.

Dziwię się bardzo, że Liga nie upomina się o *swoje* pieniądze. A czekolada, trzeba przyznać, dobra...

Imieniny przeciągnęły się do późnego wieczora, tak że moi goście mogli wysłuchać przez głośnik sprawozdania z Olimpiady.

Na wieść o cięgach (nie osiągach, a właśnie cięgach) naszych sportowców i „tremie naszych Pań", mój najmłodszy gość, mały Jurek zapytał:

A czy Kempówna też miała tremę?

Nie, nie miała i nie będzie miała.

* * *

Na kurs instruktorów małego lotnictwa zjechało się do Warszawy 28 ludzi z całej Polski.

W dniu 2 sierpnia rozpoczęto zajęcia, a w dniu 4 sierpnia 13 (trzynaście) osób wyjechało z powrotem do domu.

Bardzo przyjemnie się jeździ, to prawda, ale kto odpowiada za wezwanie niepowołanych i nie przygotowanych? A to, że byli nie przygotowani, stwierdziła komisja kwalifikacyjna.

Dlaczego *ci* co wysłali ich na kurs do Warszawy nie zastanowili się *kogo* wysyłają. Chyba ośrodki LL mają za dużo pieniędzy. Podróże kształcą, ale i kosztują...

Tak więc na kursie szkoli się 14 chłopców i 1 niewiasta—Irena Szparkowska z Włocławka (znów Irena!).

Przewidziano 55 godzin teorii, 155 godzin praktyki, 15 godzin egzaminów.

Zaznaczyć należy, że jadło jest tak dobre jak i spanie. To ostatnie dzięki Ministerstwu Oświaty. Chłopcy pracują na dwie zmiany. Na razie wszystko idzie dobrze, jak zapewnia instruktor i kierownik Z. Gryglicki (już instruktor ZMP). Kurs odbywa się w Państw. Lic. Lotniczym — Warszawa, ul. Hoża 88.

* * *

Redakcję naszą odwiedził inżynier Witold Niementowski z Katowic. Zapowiedział ukazanie się w niedługim czasie książki z dziedziny małego lotnictwa, której jest autorem. Tytuł pracy: „Silniki do modeli latających", Wydawnictwo „Uniwersum" — Katowice. Z wielką radością powitaliśmy zapowiedź nowej książki fachowej.

Inżynier obiecuje napisanie dalszych książek, z których najbliższa będzie mieć tytuł „Technika modelarstwa lotniczego".

Czekamy. Małe lotnictwo nie ma jeszcze dotychczas ani jednej powojennej książki.

* * *

Na zakończenie dzisiejszego felietonu podaję wiadomość równą meldunkom o trzęsieniu ziemi i wylewach oceanów. — „Modele latające" zostały już złożone i są w korekcie. Książka przetłumaczona w roku 1946 (tak, tak — to nie jest błąd zecerski), już w tym roku (!) zapewne wyjdzie. Zostało teraz tylko łamanie i druk. Sądzimy, że znane i cenione Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" tym razem już nie będzie robiło niespodzianek...

Obserwator.

FELIETON NIELOTNICZY

NAJPIĘKNIEJSZE LATA NASZEGO ŻYCIA

W roku ubiegłym oglądałem w Paryżu bardzo dobry film amerykański. Film ten, noszący tytuł „Najpiękniejsze lata naszego życia" wyróżnia się spośród innych. „Made in USA" tym, że jest stosunkowo prawdziwy. Opowiada dzieje trzech żołnierzy amerykańskich, zdemobilizowanych po skończeniu wojny. Jeden z nich, młody nasz kolega — lotnik, po długich perypetiach uzyskuje pracę jako sprzedawca lodów, a później mechanik traktoru, który służy specjalnie do niszczenia „nadprodukcji" samolotów. Bezrobocie, głód, brak mieszkania — oto co mogły ofiarować Stany Zjednoczone swym byłym żołnierzom. Taki jest los młodzieży w najbogatszym z krajów kapitalistycznych.

Prezydent USA, Truman, przyznał w styczniu tego roku, że „Młodzież Ameryki znalazła się w niedogodnej sytuacji, ponieważ miliony młodych ludzi mieszkają w miejskich ruderach, lub w lepiankach na wsi". Ten sam Truman, którego nie można posądzić o zbyt krytyczną ocenę sytuacji, stwierdził trzy miesiące temu, że trzecia część młodzieży USA, która przeszła przez komisje wojskowe, nie nadaje się do służby ze względu na katastrofalny stan zdrowotny. Oficjalna statystyka Stanów Zjednoczonych wykazuje 5 milionów bezrobotnych, z czego większość stanowi młodzież.

Jak zaradzić temu stanowi rzeczy? Jak zapewnić młodym chłopcom i dziewczętom prawo do pracy, równej opłaty, ubezpieczeń, nauki i możność korzystania z kultury i cywilizacji?

W tym celu w Warszawie odbyła się światowa Konferencja Młodzieży Pracującej. Przybyły na nią delegacje 44 państw, reprezentujące 50 milionów zorganizowanej młodzieży całego świata. Przybyli delegaci ZSRR i Francji, Kanady i Węgier, Czechosłowacji i Indii. Przybyli reprezentanci walczącej o wolność młodzieży Grecji i Hiszpanii, przedstawiciele Afryki, Mongolii i Chin, oraz wielu innych krajów.

Przybyła część delegacji młodzieży USA, której udało się wyjechać zanim rząd Trumana dowiedziawszy się o celu wyjazdu zabronił wydania paszportów. Widocznie politycy Wall-Street'u, kapitaliści, bankierzy i podżegacze wojny, uznali Konferencję Warszawską za niebezpieczną dla siebie i za „szkodliwą" dla młodzieży amerykańskiej.

Konferencja uchwaliła Kartę Praw Młodzieży Pracującej, która będzie przedstawiona Organizacji Narodów Zjednoczonych, oraz Związkom Zawodowym wszystkich krajów. Karta ta zawiera najbardziej podstawowe i bezsprzecznie słuszne żądania młodzieży: żądania pracy, nauki i minimum warunków potrzebnych do życia. Widocznie jednak nawet te najbardziej pokojowe, ludzkie i elementarne pragnienia wydały się groźne przedstawicielom „najlepszej demokracji". Widocznie rząd amerykański uważa, że młodzież powinna tracić zdrowie w głodzie i nędzy, bez praw do pracy i nauki, widocznie zląkł się głosu młodzieży całego świata, wołającego z Warszawy o ludzką egzystencję dla ludzi i.. nie wydał paszportów delegatom młodzieży Stanów Zjednoczonych.

Ty, młody Kolego, nie spotkasz się już w swym życiu z bezrobociem — zostało ono całkowicie zlikwidowane przez nasz ustrój polityczny. Jeśli jeszcze dziś może zetkniesz się z trudnościami natury materialnej, jeśli nie zawsze mieszkasz w jasnym i zdrowym mieszkaniu, to wiesz dobrze, że to pozostałości antynarodowych rządów sanacji i wojny rozpętanej przez faszyzm.

Nie tylko nikt nie stoi Ci na drodze do lepszego jutra, ale rząd, ale państwo dba o Ciebie i pomaga Ci w walce i budowie. Najpiękniejsze lata Twojego życia będą inne, lepsze, niż te z amerykańskiego filmu i z amerykańskiej rzeczywistości. O to lepsze jutro, o trwały pokój i demokrację walczy Związek Młodzieży Polskiej. *(prz)*

WYNIKI JUBILEUSZOWEGO KONKURSU „SIM"-u

Zamieszczając w setnym numerze tygodnika „Skrzydła i Motor" jubileuszowy konkurs, sądziliśmy, że nie nastręczy on wiele trudności przy rozwiązywaniu.

Okazało się jednak inaczej. Konkurs był dla naszych Czytelników wcale niełatwy, świadczy o tym ilość nadesłanych trafnych odpowiedzi. Z ogólnej liczby nadesłanych rozwiązań zaledwie 19% było dobrych.

Najwięcej trudności sprawiło zdjęcie 3, w którym uczestnicy konkursu widzieli ręce pilota myśliwskiego. Odnosi się to również do zdjęcia 4 — ręce strzelca pokładowego „Peszki". Trzeba przy tym zaznaczyć, że w rozwiązaniu miały pomóc przede wszystkim sylwetki samolotów narysowane na zdjęciach. Świadczy to, że poziom wiadomości naszych Czytelników jest nierówny. Można przecież odróżnić sylwetkę myśliwca od szturmowca. Konkurs składał się z dwóch części. Na drugą część nadesłano szereg bardzo starannie opracowanych odpowiedzi. Pierwszą nagrodę przyznano kol. H. Kubińskiemu z Bydgoszczy, za bezbłędny i rzeczowy opis.

Literacko najlepszy był opis kol. Bednarza M. z Sokołowa Młp. Kol. Szulra Z. z Suchodorowa, pow. Krosno, bardzo trafnie połączył rozwiązanie z zagadnieniami politycznymi.

Niezwykle staranny był opis kaprala Kuchcińskiego Z. z Poznania, który otrzymał III nagrodę.

Pozatem została wyróżniona praca ob. M. Grabskiego z Grabkowa k. Włoch — mimo, że rozwiązanie było nieprawidłowe.

Nie wszyscy Czytelnicy pamiętali też o warunkach konkursu — opis miał nie przekraczać 700 słów.

Prawidłowe rozwiązanie I części konkursu powinno brzmieć:

1. ręce konstruktora lub kreślarza.
2. ręce radiotelegrafisty przy goniometrze.
3. ręce pilota samolotu szturmowego Il-2.
4. ręce strzelca pokładowego samolotu szturmowego Il-2.
5. ręce mechanika lotniczego.
6. ręce pilota szybowcowego.
7. ręce redaktora lub korespondenta SiM-u.

Poniżej zamieszczamy opis, który uzyskał pierwszą nagrodę.

I część konkursu:

W wyniku losowania prawidłowych odpowiedzi — nagrody otrzymali:

I nagroda — Model redukcyjny samolotu odrzutowego — ob. Szymański Kazimierz, Szufnarowo, pow. Krosno.

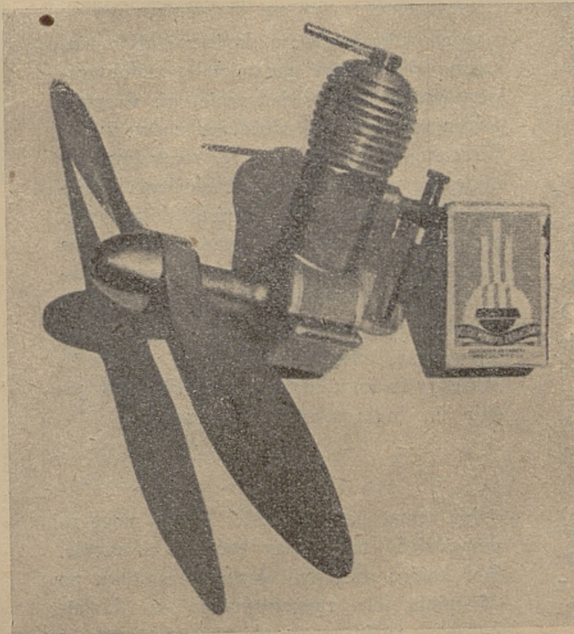
II nagroda — Komplet metriałów modelarskich — ob. Ryterski Stanisław, Malborg, ul. Grunwaldzka 27/3.

III nagroda — Książki: Wołkow — „Samoloty w walce"; Meissner — „Warszawa — kurs na Berlin" — ob. Wiszniowska Maria, Paczków, ul. Żymierskiego 37, pow. Nysa.

IV nagroda — Książka: Wołkow — „Samoloty w walce" — ob. Chojnacki Jerzy, Milanówek k. Warszawy, ul. Kościuszki 60.

V nagroda — Książka: Meissner — „Warszawa — kurs na Berlin" — ob. Miszke Jan, Nowy Sącz, ul. Batorego 56.

VI nagroda — Prenumerata kwartalna SiM-u — ob. Dynia Jerzy, Przewrotne, poczta Głogów, pow. Rzeszów.



Silniczek modelarski konstrukcji F. Gadomskiego I nagroda za najlepszy opis, którą otrzymuje Hieronim Kubiński z Bydgoszczy

II część konkursu:

Po rozpatrzeniu nadesłanych prac Jury konkursu przyznało następujące nagrody:

I nagroda — Silniczek modelarski — ob. Kubiński Hieronim, Bydgoszcz, ul. Wł. Bełzy 18/20.

II nagroda — Komplet materiałów modelarskich — ob. Szubra Zygmunt, Suchodór 30, pow. Krosno.

III nagroda — Książki: Wołkow — „Samoloty w walce"; Meissner — „Warszawa — kurs na Berlin" — ob. Kuchciński Zygmunt, Poznań j. w. 1462.

IV nagroda — Książka: Wołkow — „Samoloty w walce" — ob. Bednarz Marian, Sokołów Młp., pow. Rzeszów, ul. Sienkiewicza 19.

V nagroda — Książka: Meissner — „Warszawa — kurs na Berlin" — ob. Grzegorczyk Bogdan, Wronki, Pl. Wolności 6, pow. Szamotuły.

VI nagroda — Prenumerata kwartalna SiM-u — ob. Schaefer Jerzy, Gorlice, ul. Mickiewicza 26, woj. Rzeszów.

OPIS NAGRODZONY W KONKURSIE — „RĘCE, KTÓRE BUDUJĄ LOTNICTWO"

Ręce konstruktora, uwidocznione na zdjęciu pierwszym, wykonują plan samolotu. Praca konstruktora lotniczego jest niezwykle trudna i pożyteczna. Polskim konstruktorom zawdzięczamy takie samoloty i szybowce jak: Szpak, Żak, Junak, Sęp, Mucha, ABC i inne. Polska, mając dobrych konstruktorów, może być spokojna o przyszłość swego lotnictwa.

Zdjęcie drugie przedstawia radiotelegrafistę, zajętego pracą przy swym aparacie na lotnisku. Wnioskując z naszywek na rękawie, jest on pracownikiem PLL „Lot". Praca jego jest bardzo odpowiedzialna. W dzisiejszych czasach nie można sobie w ogóle wyobrazić komunikacji powietrznej bez pomocy radia. Za pomocą niego podaje się samolotowi, będącemu na odległym szlaku, zaszyfrowane komunikaty meteorologiczne, przeprowadza się samolot przez mgłę, naprowadza na lotnisko oraz czuwa nad lądowaniem. Radiotelegrafista musi pracować bardzo dokładnie, gdyż chwila nieuwagi może spowodować katastrofę samolotu.

Na zdjęciu trzecim widzimy ręce pilota naciskające spust broni pokładowej. Jak wynika z sylwetki samolotu jest to szturmowiec używany w lotnictwie polskim Il-2. Praca pilota szturmowego nie należy do łatwych. Atakuje on wroga najczęściej z lotu koszącego i zwalcza kolumny pancerne, samochodowe oraz sieje zamęt i panikę wśród piechoty. Silne opancerzenie samolotu pozwala na kilkakrotne powtórzenie ataku. Wielu takich bohaterów — pilotów zginęło w minionej wojnie, oddając życie swe za wolność Ojczyzny.

Na zdjęciu czwartym widzimy ręce strzelca pokładowego „Uskrzydlonego czołgu" (Il-2) zaciśnięte na rękojeściach karabinu maszynowego. W razie nagłego ataku od tyłu myśliwców nieprzyjacielskich potrafi on go na czas odeprzeć i niejednokrotnie ratuje życie załodze. Strzelcy samolotowi są dumni z zadania, jakie powierzyła im Ojczyzna i spełniają je należycie.

Zdjęcie piąte przedstawia nam spracowane ręce mechanika lotniczego. Pracą swą przyczynia się on do sukcesów i osiągnięć załogi. Podczas wojny potrafił on pracować całą dobę i dłużej bez odpoczynku, aby tylko maszyna była na czas gotowa. Nad odbudową Polski Skrzydlatej pracują bez przerwy szarzy bohaterowie pracy — mechanicy.

Szóste zdjęcie przdstawia nam uczestnika kursu szybowcowego, młodego pilota ślizgowego. Szybowiec — to tani sprzęt, umożliwiający naukę latania każdemu młodemu entuzjaście. W ramach Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" szkolą się teraz szerokie warstwy młodzieży: narybek lotniczy. Szybownictwo — to lotnictwo dla mas.

Zdjęcie siódme, to ręce redaktora SiM-u. Człowieka, który niesie w szerokie rzesze lotniczej młodzieży wiedzę lotniczą. Praca jego jest na równi pożyteczna z pracą pilota, konstruktora czy radiotelegrafisty. Czasopisma lotnicze umożliwiają młodzieży w wolnych od zajęć szkolnych chwilach poznawać tajniki budowy i pilotażu samolotu, budowy modeli, spadochroniarstwa, meteorologii itd.

Ręce wszystkich wyżej wymienionych ludzi, pracujących w jednej wielkiej rodzinie lotniczej, dla jednej Ojczyzny — postawiły w tak krótkim okresie powojennym polskie lotnictwo prawie na równi z lotnictwem państw znacznie mniej od naszego kraju zniszczonych.

Hieronim Kubiński, Bydgoszcz.

Żar w służbie Polsce

TADEUSZ REJNIAK

Słyszałem już tyle rozmów i dyskusji na temat Żaru, słyszałem tyle sprzecznych opinii o tym szybowisku, że lękam się, iż moje uwagi na ten temat mogą w powodzi opinii znawców zejść do roli przysłowiowych „trzech groszy".

Miesiąc spędzony na Żarze i wyniesione stamtąd wrażenia nie pozwalają mi jednak milczeć. Po prostu czuję się w obowiązku opowiedzenia tym wszystkim „kolegom po drążku", którzy do tej pory nie mieli możności obejrzenia Żaru, jakim dobrodziejstwem i jakim rajem dla szybowników wszystkich klas jest to szybowisko.

„Żar jest atermiczny", „Żar nie nadaje się do żaglowania zboczowego", „Żar, to szybowisko wyłącznie wysokowyczynowe", „Żar nie nadaje się do szkolenia" — takie zdania słyszy się wśród niektórych samozwanczych opiniodawców i Bóg jeden wie na jakich podstawach są te opinie oparte...

* * *

Lipiec zgromadził na Żarze bardzo szczęśliwe trzy klasy szybowników: grupę wyczynową, grupę treningową i grupę doświadczalnego kursu szkoleniowego PO „Służba Polsce". O wyczynowcach nie ma co mówić. Znane już są Czytelnikom wyniki ich latania. Przypomnę tylko o pięciu rekordach: Kempówny, o złotym „D" Zientka i o zespołowym przelocie dwóch „Sępów" i „Muchy" do Austrii.

Treningowców było początkowo sześciu, a pod koniec miesiąca dwunastu. Znajdowali się wśród nich zarówno „stare asy", z tych co to jeszcze na „Komarach", „Delfinach" i „Czajkach" latali, jak też ci bez wspaniałej przeszłości, którzy po raz pierwszy odrywali się od ziemi zaledwie dwa lub trzy lata temu już w Polsce Ludowej.

Pod okiem wytrawnego instruktora grupa w krótkim czasie przeszła loty zapoznawcze i laszujące, osiągając mniej więcej równy dla wszystkich poziom i już piątego dnia od pierwszego startu „spacerowała gęsiego" nad szczytem, na pierwszym żaglu zboczowym.

Loty trwały tego dnia po 2 do 3 godzin przed południem i tyle samo po południu. Zajadły „nasiadówkarz", popularny kolega „Figweras" zrobił nawet z miejsca warunek do kat. „D", żaglując ponad 5 godzin. Pozazdrościła mu reszta i już następnego dnia dwóch dalszych treningowców (obaj z Waszego „SiM-u": piszący te słowa i — powiem w tajemnicy — sam Naczelny) uzyskało czas ponad 5 godzin żaglu i tym samym pierwszy warunek do kat. „D"! Inni z grupy latali tego dnia po 3 i 4 godziny, nie mówiąc o „Figwerasie", który nabawił się odcisków (nie na dłoni, broń Boże) w 7 i półgodzinnym żaglu, i o niejakim „Bombowcu", któremu do 5 godzin brakło piętnastu minut (pech — co?).

Mówię Ci o tym, Czytelniku, po to, żebyś sam ocenił, czy szybowisko ma warunki żaglowe, jeśli nad zboczem kręci się równocześnie po 10 — 15 szybowców i przeciętny czas nieprzerwanego lotu wynosi dla każdego po 4 godziny.

A czy możesz sobie wyobrazić coś równie wspaniałego jak żagiel na Żarze? Odrywasz się od zbocza i wisisz momentalnie 450 metrów nad rozległą taflą jeziora w Porąbce. Masz do dyspozycji całe sześć do ośmiu minut lotu ślizgowego na szukanie wznoszenia, jeśli się od razu nie zaczepiłeś. Wiedz przy tym, że na Żarze występuje często oprócz czystej zboczówki żagiel termiczno-zboczowy, który jest nieoceniony w nauce latania na czystej termice.

Odchodzisz od zbocza, łapiesz jakiś komin, kręcisz się w nim zapamiętale, zdobywając wysokość i doświadczenie, aż wreszcie gubisz wznoszenie i zjeżdżasz znów w dół. Wracasz wtedy nad zbocze, reperujesz pozycję i ponawiasz próbę znalezienia komina. Ręczę Ci, że takie warunki dają znacznie więcej niż cały cykl startów na czystą termikę, podczas której, jako adept niełatwej sztuki krążenia w kominie, przelecisz ich dziesięć, nie łapiąc ani jednego. Spytaj zresztą kolegi Gajdy, który w ramach naszego treningu utrzymał się blisko 8 godzin na żaglu termiczno-zboczowym.

* * *

Na temat „atermiczności Żaru" mogę opowiedzieć takie sympatyczne zdarzenie. Pod koniec miesiąca dostało nas kilku po 15 minut lotu zapoznawczego na „Hulajnodze" czyli motoszybowcu „Jeżyk" z 18-konnym silnikiem.

Zadanie przewidywało znalezienie komina i krążenie we wznoszeniu na zredukowanych do minimum obrotach śmigła. Wystartowałem ze szczytu, odszedłem nad jezioro i w łagodnym planowaniu na ściszonym silniku doleciałem nad wieś (Międzybrodzie, u podnóża Żaru) na wysokości 200 m. Jak przewidywał przed startem instruktor, nad wsią „kopnęło" mnie. Kładę „Hulajnogę" w krążenie w prawo i z miejsca wariometr skacze na 2 m. W kilku okrążeniach odzyskuję wysokość startu i zaczynam krążyć dla próby w lewo. Znoszenie nadal 2 m na sekundę. Zamykam gaz do oporu i krążę coraz ciaśniej niezmiennie 2 m. Wyję z radości nie mogąc równocześnie opanować żalu, że nie jestem na „Jeżyku" czy „Olimpii". Toż skoro ciężką „Hulajnogę" ciągnie jak na sznurku, to na „Olimpii" miałbym murowane 3 i pół metra na sekundę. Niechętnie spoglądam na zegarek. Dobiega moje 15 minut, więc trzeba schodzić — koledzy czekają na swoją kolejkę. Odchodzę na południe — w locie prostym metr wznoszenia. Wracam nad lądowisko. Kładę się w spiral — na wariometrze zero. Próbuję zawadiackiego ślizgu: pełna lotka, cała noga — metr opadania, ale maszyna ucieka z kierunku; brakuje nogi.

Ślizgam łagodniej — na wariometrze zero. Ogarnia mnie niepowstrzymany śmiech. Śmieję się w cały głos i cieszę się jak dziecko. Dalibóg takiej zabawy jeszcze nie miałem. Nosił cały ogromny obszar łąk zalewowych jeziora łącznie z wsią i lądowiskiem. Na drzwiach od hangaru można było chyba latać nie tylko na szybowcu.





Na zdjęciach: — U góry: ustawianie szybowców na starcie odbywa się niezwykle szybko i sprawnie dzięki zbiorowemu wysiłkowi wszystkich latających. U dołu: wyciąg elektryczny umożliwia szybkie przetransportowanie „Salamandry" z doliny na szczyt.

Po 20-minutowym „mordowaniu" się, dalekim odejściem nad jezioro udało mi się wreszcie... wytracić wysokość (!) i podejść do lądowania. Nawiasem mówiąc też w długim ślizgu do samej ziemi, bo w planowaniu normalnym „puchłem" momentalnie.

* * *

Kurs „Służby Polsce" był kursem doświadczalnym. Zjechali nań junacy, wyszkoleni w tym roku na szybowiskach Miłosnej, Polichna i Lisich Kątów, czyli czołówka pierwszych wyszkolonych do kat. „B" szybowników SP. Trzeba stwierdzić zaraz na wstępie, że ich przygotowanie do II stopnia było znacznie solidniejsze niż przygotowanie, z jakim szkoły szybowcowe wypuszczały ludzi z dwoma mewkami jeszcze w ubiegłym roku. Dla przykładu: jedno z lepiej postawionych szybowisk, mianowicie w Goleszonowie, przy zupełnie nienagannie zorganizowanym systemie szkolenia mogło dać do kat. „B" w lipcu ub. r. przeciętnie po 35 lotów ślizgowych na „Patyku" w łącznym czasie 18 — 20 minut, nie mówiąc o jakimkolwiek laszowaniu na „Jeżyka" czy na „SG" z kabinką.

Dzisiaj sytuacja wygląda zupełnie odmiennie. Junacy mieli do kat. „B" przeciętnie po 70 startów w czasie 40 — 60 minut i wielu wyszło z szybowisk z wylaszowaniem na „Jeżyka". Tej wydatnej poprawy, już w pierwszym okresie swej działalności, można „Służbie Polsce" serdecznie pogratulować.

Junacy na Żarze rozpoczęli szkolenie od lotów zapoznawczych na „Patykach", przeszli kolejno na „Wrony", „ABC" i „Żaby" (bo na Żarze jest wszystko) i wylaszowali się na „Salamandrach". Instruktorskie oko rychło wyłowiło spośród szkolnych tych lepszych i wkrótce połowa grupy latała już ze szczytu, przygotowując się do żaglowania zboczowego i termicznego, a pozostała część „podciągała się" jeszcze na połowie stoku.

Latanie odbywało się sprawnie i szybko. Rozległe i prawie idealnie zniwelowane lądowisko może przyjąć za jednym zamachem swobodnie 10 szybowców, więc też na start chłopcy wyciągali po 5 — 6 „Jeżyków" i „Salamander" i latali jak młode bogi. Tempo, ruch — szybowce idą w powietrze jeden za drugim, jeszcze jeden nie usiadł już poprzedni dojeżdża do szczytu wagonikiem elektrycznego wyciągu, załadowanie, ustawienie na starcie i znów — Gotowe! Naciągaj! Puść!...

Trzeba było latać na Żarze w poprzednich latach, kiedy człowiek dostawał w dobrym wypadku co trzeci dzień start ze szczytu, żeby należycie ocenić dobrodziejstwo wyciągu, umożliwiającego wykonanie każdemu po 4 loty dziennie. Dopiero obserwując to pojmuje się, dlaczego ekonomiczniej i zdrowiej dla lotnictwa jest budować jedno duże, kompletnie wyposażone i zorganizowane szybowisko, które może w ciągu sezonu wyszkolić kilkuset uczniów, zamiast kilku a nawet kilkunastu małych szybowisk, wyposażonych słabiej niż dostatecznie w sprzęt, urządzenia warsztatowe i instruktorów.

Wszechstronność Żaru jest wyjątkowa. Kurs „Służby Polsce" miał sprężystą opiekę Powiatowej Komendy SP w Żywcu, która zorganizowała na szybowisku strzelanie ostre i strzelanie z broni małokalibrowej. Pozwoliły one stwierdzić, że młodzi szybownicy mają zadatki na dobrych myśliwców lotniczych, bo oko ich nie zawodzi.

Najlepsi strzelcy — junacy Kołodziej i Sarnowski otrzymali w nagrodę, od pochwały godnej kuchni żarowskiej, specjalne porcje deseru, których zazdrościliśmy im wszyscy.

Wieczorami przy kolacji chłopcy słuchali radia, a w dni nielotne określone popularnym skrótem meteorologicznym „GZL" mieli wykłady z dziedziny teorii szybownictwa i pogadanki o Polsce Współczesnej, prowadzone przez zastępcę kierownika szybowiska. Harmonia pomiędzy kierownictwem szybowiska, wyczynowcami, treningowcami i kursem stwarzała atmosferę, którą nie wszędzie można znaleźć. Wyjeżdżając śpiewaliśmy z niekłamanym rozrzewnieniem w aktualnej przeróbce:

„Pilocie, czy Ci nie żal,
Pilocie wracaj na Żar!"
— Oj — żal, żal!

...Do granicy austriackiej niedaleko. Wycieczka w głąb chmury pozwoliła mi wprawdzie przebyć beztrosko znaczny odcinek drogi, ale — pozbawiła mnie łączności z moimi towarzyszami, którzy pozostali gdzieś z tyłu. Daremnie przeszukuję pole widzenia — jestem sam...

...Wzrok, szukający ziemi, przebija studnie międzychmurne i gdzieś tam w dole, bardzo głęboko odnajduję ogromne miasto, przedzielone wstęgą rzeki. Doliczam się jedenastu mostów. To może być tylko Wiedeń i... Dunaj...

Oto króciutki fragment z niezwykle ciekawego reportażu

ADAMA ZIENTKA pt.

POLSKIE SZYBOWCE

NA SZLAKU WISŁA — DUNAJ

który ukaże się w następnym 35 numerze SiM-u

GOŚCIE Z CZECHOSŁOWACJI

Rankiem dnia 26 lipca br. zawitali do Szkoły Wawelberga mili goście z bratniej Czechosłowacji: czterech studentów — lotników, należących do studenckiej organizacji lotniczej „Vysokoskolsky Let".

Celem przybycia gości z południa jest odbycie w Polsce jednomiesięcznej praktyki lotniczej. Jest to — powiedzmy — cel suchy, urzędowy, będziemy się bowiem starać, by studenci czechosłowaccy obok pogłębienia swej wiedzy fachowej mieli również okazję zwiedzenia całej Polski, jej centrów przemysłowych, portów, zabytków kultury, Wystawy Ziem Odzyskanych i ośrodków przemysłu lotniczego.

Do Warszawy przybyli własnym autem (Aero-Minor) błądząc trochę po polskich szosach. Na miejscu, tzn. już na Mokotowie trafili w objęcia swych polskich kolegów, którzy rok temu odbywali analogiczną praktykę w czechosłowackich ośrodkach lotniczych.

Chłopcy z Czechosłowacji byli bardzo wzruszeni niezwykle serdecznym przyjęciem, zgotowanym im przez członków Koła Lotniczego przy Szkole Inżynierskiej.

Niekłamana radość z przybycia do Polski, podziw dla pracy i entuzjazmu polskiej młodzieży — biły z każdego słowa czechosłowackiego studenta, odpowiadającego ze wzruszeniem na powitanie ze strony prof. Bieńka oraz przedstawiciela Ministerstwa Oświaty.

Część oficjalna przyjęcia była krótka — po niej goście wraz z gospodarzami udali się na zwiedzanie urządzeń technicznych i pomocy naukowych Szkoły.

Przez pierwsze dni pobytu w Warszawie mili goście zwiedzili Instytut Techniczny Lotnictwa, port lotniczy na Okęciu, oraz inne placówki lotnicze stolicy. Następnie udadzą się nad morze, odwiedzą Gdańsk i Gdynię, stamtąd pojadą na Wystawę Ziem Odzyskanych do Wrocławia, aby wreszcie po odbyciu pierwszego etapu swej krajoznawczej wędrówki po Polsce — zatrzymać się w Instytucie Szybownictwa w Bielsku.

Tutaj przysiądą fałdów nad rysunkami, wykresami, jednym słowem odbędą właściwą praktykę lotniczą.

Druga część ich pobytu w Polsce będzie miała w programie: Kraków, Mielec, Rzeszów, Łódź (LWD), skąd wrócą do Warszawy na Święto Lotnictwa w dniu 5 września.

Pełni wrażeń, odniesionych w Polsce — goście czechosłowaccy dopiero wtedy nas opuszczą.

My ze swej strony życzymy Im wszystkim, a więc Vladimirowi Nemecovi, Zednikowi Dusanowi, Jaroslavovi Spanily'emu i Miloslavovi Hotovy'emu, aby obraz budującej się i pracującej Polski Ludowej wyrył się głęboko w ich sercach.

* * *

Dla wyjaśnienia nazwy samochodu „Aero-Minor" trzeba dodać, że maszyna ta wykonana jest przez Letecke Zavody; jest to 4-osobowy wóz ludowy z silnikiem 2-cylindrowym, dwutaktowym o mocy 20 KM. Wyciąga do 100 km/godz (!). Samochody tego typu znajdują się już na serii, tzw. reklamowej. Koledzy z Czechosłowacji odwiedzili również naszą redakcję. W czasie błyskawicznego wywiadu dowiedzieliśmy się, że zachwyceni są tempem odbudowy i w ogóle ruchem na ulicach.

Kolega Nemec (jeden z twórców Sroubka Ferdika) jest szczęśliwy, że w Polsce jest tyle ładnych dziewcząt...

Co jeszcze się w Polsce podoba? Latanie w Aeroklubach, specjalne wydziały lotnicze na Politechnikach... (okazuje się, że Czesi nie mają specjalnych uczelni lotniczych).

Najwięcej jednak zachwyceni są polskim jedzeniem.

W czasie króciutkiej rozmowy dowiedzieliśmy się, że w Czechosłowacji poszedł już na warsztat nowy szybowiec. Nazywa się „Lunak" i będzie służył do akrobacji.

Żegnaliśmy się na Placu Zwycięstwa w Warszawie. Tak po prostu — „do widzenia". Bo nasze granice nie dzielą a łączą.

w skrócie

W TUSZYNIE 25 LIPCA

...trzy szybowce wyczynowe „E-8" konstr. Jemielianowa (charakterystyczna pozioma rozwarta ku przodowi strzała skrzydeł) wykonały zbiorową akrobację.

Na specjalnym szybowcu akrobacyjnym, konstruktor jego, por. Pietcuch wykonał piękną wiązankę figur wyższego pilotażu z plecowymi włącznie.

...i śmigłowiec

Ze zwykłego samochodu ciężarowego wystartował nowy niewielki śmigłowiec inż. Kamowa, który po kilku ewolucjach wylądował z powrotem na ciężarówce. Śmigłowiec ten posiada dwa rotory o specjalnie szerokich łopatach, napędzane zwykłym silnikiem motocyklowym!

...porządek musi być!

„Porządek" w powietrzu utrzymywało 40 stacji radiowych i kilkadziesiąt reflektorów i aparatów radiowych. Tylko do sieci telegraficznej na lotnisku zużyto 300 m kabla. Cały kolosalny program pokazu wykonano w ciągu 120 minut.

RACJONALNIE WYKORZYSTANY

Obok lotniska Aeroklubu Krakowskiego Balice — w byłym pałacu Radziwiłłów — powstał „Dom Lotnika", przeznaczony do użytku pilotów szybowcowych i motorowych.

MAMY CORAZ WIĘCEJ PILOTÓW

Ślizgowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach wyszkoliła na dzień 1 lipca br. z ogólnej liczby uczniów: do I stopnia — 50%, do II stopnia 29%.

Ilość lotów uczniowskich wyniosła 1 800, czas lotów 30 godzin 28 sekund, ilość lotów instruktorów i innych — 106, w czasie 1 godzina 05 minut.

UCZCZENIE ROCZNICY

25 lipca br. upłynęła 39 rocznica pierwszego przelotu na samolocie kanału La Manche przez Ludwika Bleriot. Aby godnie uczcić to wydarzenie, zawieziono upominek z Londynu do Paryża dla Pani Bleriot w samolocie komunikacyjnym Vickers Viking.

Pewna różnica...

...była tylko w szybkości samolotów. Bleriot miał szybkość 56 km/godz, Vickers — 634 km/godz, dochodząc w odcinku nad kanałem do 670 km/godz.

D. O. S. AW.

Te tajemnicze litery to skrót nazwy Stowarzyszenia Współdziałania z Lotnictwem w radzieckiej organizacji młodzieżowej, która ma za zadanie szerzyć wiedzę lotniczą, współdziałać w pracy nad rozwojem lotnictwa, rozbudowywać masowy sport lotniczy i pomagać w pracy aeroklubom. D. O. S. AW. cieszy się doskonałą opinią wojsk lotniczych, ale też i pracuje znacznie lepiej niż jego krewniaczka... Liga Lotnicza.

BRAWO KROSNO!

27 pilotów szybowcowych Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie wykonało w miesiącu lipcu br. 451 lotów w czasie 29 godzin 14 minut. Piloci korzystali w tym czasie tylko z 1 wyciągarki, 1 szybowca typu „Patyk" i 1 szybowca typu „Jeżyk".

WIELKI PORT LOTNICZY

Rozbudowa wielkiego portu lotniczego w Mińsku, stolicy Białorusi, postępuje naprzód. Lotnisko przewidziane jest dla ruchu międzynarodowego.

„SLOVANSKA KRIDLA"

Pod takim tytułem („Słowiańskie Skrzydła") wprowadziło czechosłowackie pismo „Letectvi" kolumnę informującą czytelników o lotnictwie narodów słowiańskich. W numerze 1 z br. „Letectvi" w tej właśnie kolumnie znajdujemy dwa artykuły o lotnictwie polskim: „Praca wychowawcza na starcie" i „Wielkie wydarzenie" (wpływ unarodowienia przemysłu na rozwój lotnictwa).

MINISTER SKARBU PONOWNIE ODMAWIA...

Jak wiadomo, członkowie Klubów Lotniczych w Anglii nie mają żadnych ulg w nabywaniu benzyny dla samolotów sportowych. 21 czerwca br. sprawę zniżek podnoszono znów w Parlamencie — spotkało się to jednak ze stanowczą odmową Ministra Skarbu Sir Stafford Crippsa.

CZECHOSŁOWACKIE LOTNICTWO ROŚNIE

Czechosłowackie linie lotnicze otworzyły nową trasę: Praga — Rzym — Ateny — Bejrut.

CO Z BALONAMI?

Z 24 oficjalnie zarejestrowanych przez FAI rekordów balonowych — 17 jest w posiadaniu ZSRR, 4 — byłych Niemiec, po jednym Polski, Francji i USA.

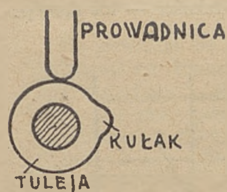
Jak bije serce samolotu?

STANISŁAW WÓJCICKI, inż.

IV

Silniki lotnicze mają przeważnie większą ilość cylindrów. Cylindry ustawione mogą być w różny sposób: jeden za drugim, w szereg, w dwa szeregi, czasem nawet w cztery. Często ustawia się cylindry w tak zwaną gwiazdę.

Jako przykład silnika gwiaździstego posłużyć może M-11 którego przekrój widzimy na rysunku. Silnik ten ma zastosowanie między innymi na znanym nam dobrze szkolnym płatowcu Po-2. Przyjrzyjmy się temu silnikowi. Poznajemy bez trudu cylinder. Cylindrów silnik ten posiada pięć. W cylindrze widzimy tłok połączony przy pomocy korbowodu z wałem wykorbionym. U góry cylindra znajduje się głowica, a w niej zawór G zamykający przewód, który doprowadza mieszankę.



Układ rozrządczy

Skąd też taki zawór wie, kiedy ma doprowadzić mieszankę, a kiedy ją odciąć?

Zawiadamia go o tym tzw. układ rozrządczy. Z lewej strony na wale wykorbionym zamocowane jest koło zębate H współpracujące z kołem I osadzonym na tulei kułakowej K.

Na tej tulei opiera się swym końcem prowadnica popychacza, ta łączy się z popychaczem, popychacz znowu z dźwignią, a dźwignia wspiera się o zawór. Zawór „normalnie" jest dociskany do „gniazda" L przy pomocy sprężyny O. Gdy nadszedł czas, by otworzyć przewód doprowadzający mieszankę, prowadnica popychacza dotąd ślizgająca się po tulei nagle natrafia na kułak i ten podnosi ją w górę.

Z prowadnicą idzie do góry popychacz, a z nim lewa strona dźwigni zaworowej. Wszyscy, nawet ci, którzy dotąd nic nie zrozumieli, wiedzą, że gdy lewa strona dźwigni idzie do góry, to prawa musi pójść w dół i oczywiście naciskając na zawór, zmusi go do odsłonięcia przewodu ssącego. Zamknięcie następuje oczywiście z chwilą „skończenia się" kułaka. Gdy się to stanie, wszystkie części układu rozrządczego wracają na swoje dawne położenie i przewód ssący zostaje od cylindra odcięty.

Podobnie rzecz się ma ze sterowaniem zaworu wydechowego. Części silnika będące w ruchu ocierają się o inne znajdujące się w spoczynku. By zmniejszyć to wzajemne ocieranie się, musimy te części smarować oleiem. Olej wprowadzony jest do silnika pod działaniem pompki olejowej, widocznej na rysunku i oznaczonej literą S. Olej ten „posmarowawszy" silnik, zbiera się w studzience R, gdzie zostawia wszelkie zanieczyszczenia na filtrze T i przy pomocy pompki zostaje odprowadzony do zbiornika głównego, znajdującego się poza silnikiem. Po drodze przepływa wzdłuż ścianek gaźnika, gdzie dopływające świeże powietrze i odparowana benzyna (parowanie związane jest z pobieraniem ciepła) chłodzi go. Cały zaś silnik chłodzony jest strumieniem przepływającego powietrza zewnętrznego.

CHARAKTERYSTYKA SILNIKA

Nie wątpię, że działanie silnika M-11 nie jest już dla nas tajemnicą. Pozostaje jeszcze tylko jedno, bardzo ważne zagadnienie, w jaki sposób ocenić wartość silnika.

Wiemy już, że celem silnika jest wykonanie pracy mechanicznej. Praca mechaniczna jest to pokonywanie oporu na pewnej drodze. Opór, jak każdą siłę, mierzymy w kilogramach — drogę oczywiście w metrach. Pracę, więc mierzyć będziemy iloczynem siły przez drogę, czyli w Kgm. Jednostką pracy jest praca potrzebna do podniesienia 1 kg, na wysokość 1 m, czyli 1 Kgm.

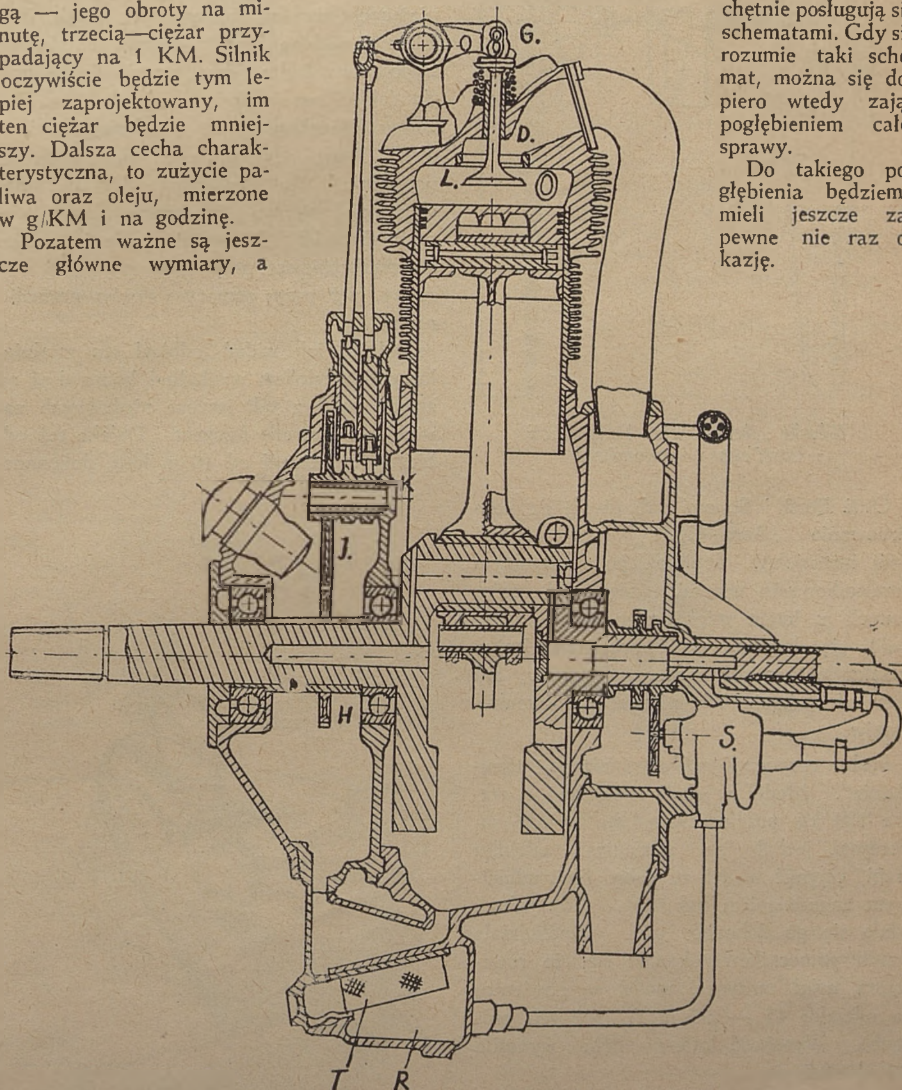
Pracę wykonaną w ciągu 1 sekundy nazywamy mocą. Za jednostkę mocy przyjęto uważać moc potrzebną do wykonania pracy równej 75 Kgm w ciągu 1 sekundy. Tę jednostkę nazywamy koniem mechanicznym i oznaczamy 1 KM. A więc: pierwszą cechą charakterystyczną dla danego silnika będzie jego moc, drugą — jego obroty na minutę, trzecią—ciężar przypadający na 1 KM. Silnik oczywiście będzie tym lepiej zaprojektowany, im ten ciężar będzie mniejszy. Dalsza cecha charakterystyczna, to zużycie paliwa oraz oleju, mierzone w g/KM i na godzinę.

Pozatem ważne są jeszcze główne wymiary, a więc średnica cylindra oraz droga, którą wykonuje tłok z góry na dół i odwrotnie, tzw. skok, no i stopień sprężania. Dla silnika M-11 dane charakterystyczne, czyli tzw. charakterystyka jest następująca:

ilość cylindrów	5
stopień sprężania	5
układ cylindrów	gwiazda
skok	140 mm
średnica cylindra	125 mm
obroty	1 740 obr/min
zużycie oleju	13 g/KM i godz.
ciężar w kg/KM	1,14 kg/KM

Oczywiście, w tych bardzo krótkich rozważaniach uczyniliśmy wiele uproszczeń, wiele zagadnień pominęliśmy, o inne ledwo się tylko ocierając. Ale wiemy wszyscy i Wy zapewne także, że aby zrozumieć jakąś bardzo skomplikowaną sprawę, trzeba ją sobie najpierw uprościć. Dlatego technicy tak chętnie posługują się schematami. Gdy się rozumie taki schemat, można się dopiero wtedy zająć pogłębieniem całej sprawy.

Do takiego pogłębienia będziemy mieli jeszcze zapewne nie raz okazję.



Przekrój silnika M-11

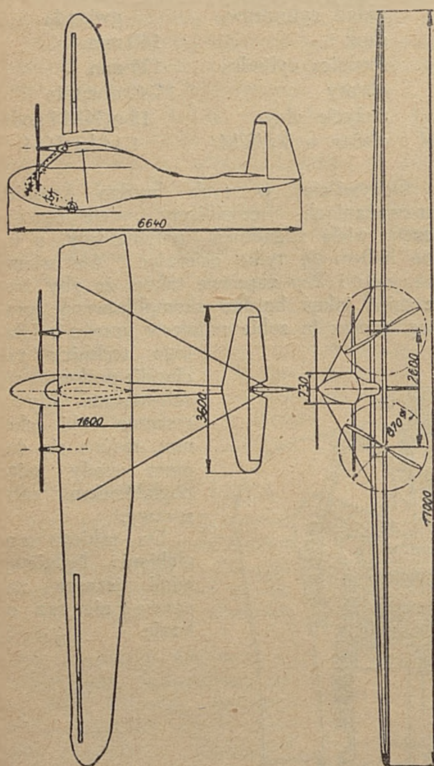
NAPRĘŻMY MIĘŚNIE DO LOTU!

ELEKTRON

Ciąg dalszy — początek w N-rze 24 (104)

HISTORIA PEWNEGO ENEASZA

— Nie bójcie się, nie tego z Iliady. Myślę o Eneaszu Bossim, pilocie i konstruktorze włoskim. On wraz z drugim konstruktorem szybowcowym Bonomim przeprowadził szereg bardzo pomysłowych prób, dzięki którym powstał nowy, udany typ mięśniolotu.



Włoski „Aero-Cycle" konstrukcji Bossi'ego i Bonomi'ego

Otóż Bossi i Bonomi zabrali się do konstruowania „Aero - Cycle" (tak nazwali swój mięśniolot) dopiero po dokładnym przestudiowaniu wszelkich zagadnień związanych z lotem mięśniowym. Nie zadowolili się danymi, jakie przekazali im w spadku eksperymentatorzy francuscy, ani doświadczeniami ich niemieckich konkurentów.

Próby rozpoczęli od oryginalnego „dmuchania". Model w skali naturalnej o wadze 199 kg przymocowano do roweru; rowerzysta jechał po poziomym odcinku drogi, ciągnąć model za sobą. Najtrudniejszym zagadnieniem był start. Gdy jednak udało się go dokonać przy współudziale trzech pomocników, okazało się, że rowerzysta mógł utrzymać model w powietrzu na odcinku 45 — 90 m (w różnych próbach). Wysokość lotu na holu wynosiła 0,3 do 0,5 m.

Na zasadnicze zagadnienie dały więc próby odpowiedź twierdzącą. Moc człowieka wystarczała do utrzymania mięśniolotu w powietrzu.

Próby pozwoliły dobrać najracjonalniejszy kształt kadłuba i płatów. Teraz należało dobrać odpowiedni kształt śmigła. Aby wyznaczyć sprawność śmigła, postąpili konstruktorzy włoscy następująco. Wyznaczono najwyższą średnią szybkość, jaką mógł osiągnąć rowerzysta na odcinku 1 km, posługując się raz normalnym napędem na koło rowerowe i drugi raz napędem przy pomocy śmigła. Okazało się, że stosunek szybkości wynosił 45:41. Próby te pozwoliły na dobranie najkorzystniejszego profilu śmigła i najwygodniejszej ilości obrotów, którą przyjęto ostatecznie na 120—150 obr/min.

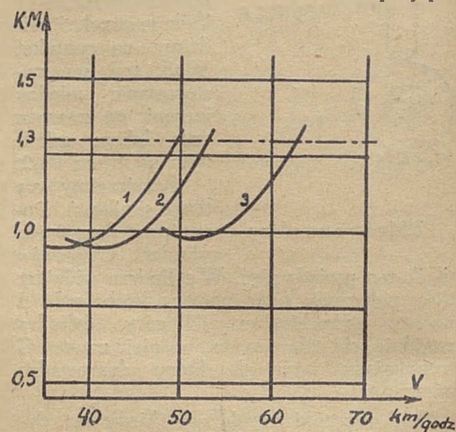
Specjalne pomiary dowiodły, że najwygodniejszą szybkością obrotów pedałów jest około 60 obr. na minutę. Mając te dane, można już było zbudować całą maszynę.

Skonstruowano ją jako górnopłat o zcieniających się ku końcom skrzydłach. Kadłubowi nadano kształt gruszki. Mięśniolot wyposażony był w dwa przeciwbieżne śmigła (układ ten pozwala uwolnić się od momentu żyroskopowego pojedynczego śmigła). Stery wysokościowe skonstruowano normalnie. Do sterowania kierunkowego służą przerywacze na zewnętrznych końcach skrzydeł. (Sterowanie takie jest daleko skuteczniejsze przy małej prędkości maszyny, niż przy pomocy sterów normalnych).

Daleko, jak widać, odbiegł ten mięśniolot pod względem wyglądu i konstrukcji od swych braci z tak jeszcze niedawnych zawodów o nagrodę Peugeot. Daleko też odbiegły jego osiągi od 10 m lotu, dokonanego przez Poulain'a. 17 marca 1937 roku dokonał kolarz-rekordzista Emilio Casco trzech przelotów na mięśniolocie Bossi'ego — Bonomi'ego w obrębie lotniska Mediolan — Cinisello: 750 m w czasie 53 sek.; 900 m w czasie 71 sek. oraz 500 m w czasie 47 sek. Startował z lin gumowych, uzyskując wysokość około 6 m.



Wielkie marzenie ludzkości — lot przy pomocy własnych mięśni i to lot długości blisko jednego kilometra został urzeczywistniony. Aby porównać trzy wyżej opisane mięśnioloty, zestawmy ich charakterystyki na wykresie. Na przykład porównajmy krzywe przedstawiające zależność szybkości od mocy.



Zestawienie charakterystyk mięśniolotów radzieckiego, włoskiego oraz Haesslera i Villingera

Widzimy, że mięśnioloty: radziecki i włoski potrzebują mniejszej mocy do utrzymania się w powietrzu niż mięśniolot Haesslera i Villingera.

Minimum mocy przypada w mięśniolocie radzieckim na najniższą szybkość, co znacznie ułatwia zagadnienie startu.

I cóż dalej, szary amatorze lotu mięśniowego? — nasunie Ci się, Czytelniku, smętne pytanie. Czy droga do doskonalenia mięśniolotów prowadzi jedynie poprzez badania naukowe, rozmaitego rodzaju „dmuchania", wykresy i obliczenia? Tak! Dzisiejsza nauka jest tak potężnym narzędziem postępu, że z całą pewnością możemy powiedzieć: nie posuniemy się ani kroku dalej, gdy nie będziemy stosowali ścisłych, naukowych metod badawczych. „Natchnione eksperymentowanie" bez odpowiedniego przygotowania, tak modne w początkach dziejów mięśniolotu, dziś nie doprowadzi do niczego.

Nie znaczy to jednak abyś i Ty nie mógł spróbować lotu mięśniowego, mimo że nie posiadasz specjalnej maszyny.

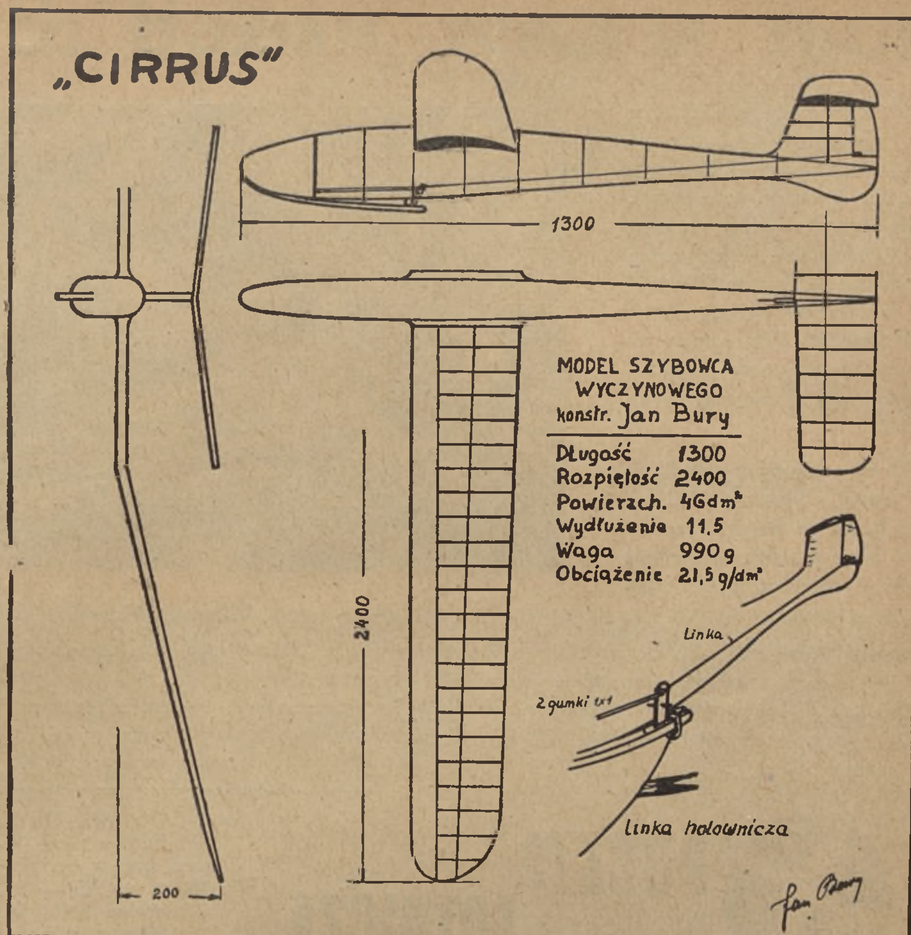
Jak to zrobić — dowiesz się z następnego odcinka.

(c. d. n.)

WIADOMOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

PODWÓJNY UCIEKINIER

Model szybowca wyczynowego „Cirrus"



Szybowiec ten zbudowałem w roku 1947 na I Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających, jako model termiczny. Niestety, na lotnisku mokotowskim jakoś trudno było złapać termikę.

Po powrocie do Poznania wybrałem się z kolegami na lotnisko w Kobylnicy. Dzień był słoneczny i wiał słaby wiatr południowy. Już przy pierwszym starcie model wypuszczony z 60-metrowego holu uzyskał 8 min. 1 sek. Drugi lot był zwykłym lotem ślizgowym. Przy trzecim starcie model znowu złapał noszenie, z początku słabe, ale po kilku minutach począł wznosić się gwałtownie. Ruszyliśmy w pogoń, jednak bez rezultatu — model po 17 minutach lotu zginął z oczu w chmurze na znacznej wysokości. Po trzech dniach nadeszła wiadomość: model usiadł w lesie w odległości ok. 10 km od miejsca startu, na wierzchołku sosny. W końcu ściągnąłem model z drzewa. Był jednak uszkodzony. Brakowało skrzydła, którego nigdzie znaleźć nie mogliśmy (prawdopodobnie model rozleciał się w cumulusie) — balsowy kadłub pozostał nieuszkodzony.

Zrobiłem nowe skrzydła i model tak samo dobrze latał. Otrzymał jeszcze małą innowację — zrobiłem ruchomy ster kierunkowy. W ten sposób w czasie holowania ster kierunkowy pozostaje w neutrum, a po odczepieniu wychyla się kładąc model w płaski wiraż.

W czasie II Ogólnopolskich Zawodów uzyskałem 4 miejsce (termiki w tym dniu nie było).

Z modelem tym brałem również udział w Międzynarodowych Zawodach w Belgii. Kiedy przyszła kolej na mnie, wyholowałem „Cirrusa" na całą długość linki — model położył się w wiraż i krążąc zginął znowu w chmurze — widziany był przez komisję sędziowską 9 min. Uciekł zbyt prędko i dlatego nie mogłem wykonać dalszych startów.

Model pozostał na obczyźnie, a mnie pozostała nauczka: *model wyczynowy* musi być wyposażony w urządzenie zabezpieczające przed ucieczką (klapy, hamulce itp.).

Jan Bury.

PRAKTYCZNY ZBIORNIK PALIWA

Na zawodach modelarskich punktuje się lot modelu silnikowego, dzieląc czas lotu szybowego przez czas lotu silnikowego i mnożąc przez 100. To znaczy, czym krótszy jest lot silnikowy a dłuższy szybowy, tym lepszą punktację uzyska model. W praktyce zazwyczaj ogranicza się czas lotu silnikowego do 20—30 sekund (w zależności od regulaminu).

Najczęściej w celu ograniczenia pracy silnika stosuje się samowyzwalacze najrozmaitszej konstrukcji.

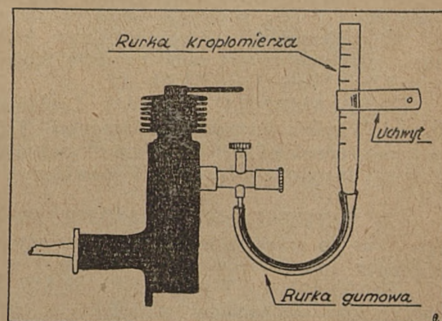
Metoda ta ma swoje wady. Przede wszystkim zbyteczne obciążenie składające się z: 1) samowyzwalacza, 2) zbiornika i 3) paliwa w ilości niewspółmiernie większej niż potrzeba na 20—30-sekundową pracę silnika.

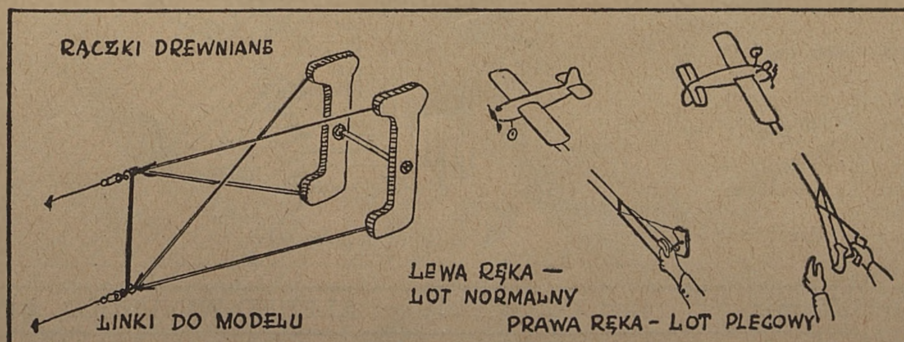
W czasie zawodów w Nivelles (Belgia — 1947 r.) obserwowaliśmy u niektórych zawodników pomysłowe zbiorniczki paliwa, składające się wyłącznie z przewodu gumowego i szklanej pipetki (kroplomierza). Na rysunku widać sposób montażu do silnika.

Zaletą tego rodzaju zbiornika jest przede wszystkim jego lekkość, jak również możność regulowania zużycia mieszanki. Kroplomierz można odpowiednio wyskalować, np. 3 kreski mogą oznaczać ilość paliwa potrzebną do rozruchu, a kreska czwarta czas startu.

Dokładne wyskalowanie ze stoperem w ręku daje w sumie pełnowartościowy zbiornik dla wyczynowych startów.

Podobny zbiornik miał Niestoj na ostatnich zawodach ogólnokrajowych.





JESZCZE O PILOTAŻU NA UWIĘZI

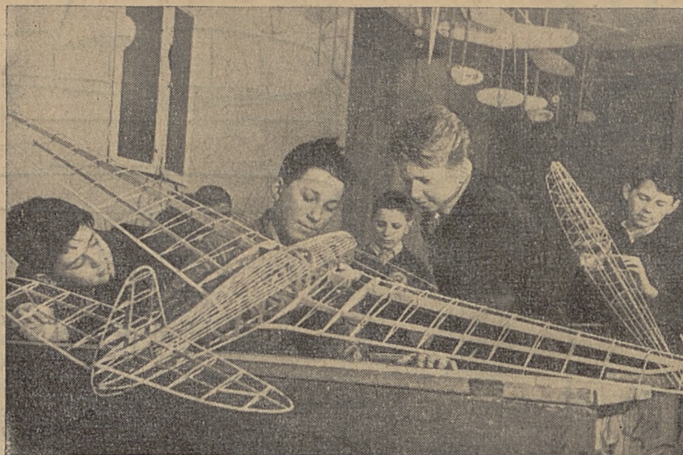
Pilotując model na uwięzi w czasie akrobacji, napotykamy podczas wykonywania lotu plecowego na trudność sterowania, powstałą wskutek odwrotnego działania steru wysokości. Aby temu zapobiec i pozwolić na normalne sterowanie nawet podczas lotu odwróconego, stosuje się specjalną rączkę sterowniczą, składającą się z dwóch części. Rączka lewa służy do lotu normalnego, a prawa do lotu plecowego. Prawa rączka ma po prostu skrzyżowane linki do drutu przekaźnikowego.

P. E.

NOWE REKORDY MAŁEGO LOTNICTWA ZSRR

W roku bieżącym radzieccy modelarze święcą 25-lecie istnienia małego lotnictwa ZSRR. Wyrazem tego święta były wszechzwiązkowe zawody modelarskie, które rozpoczęły się 12 bm. w Silikatnaja k. Moskwy. Przygotowania do zawodów były bardzo poważne — w czasie przygotowań padły 3 rekordy światowe.

Nowy rekord wysokości w klasie szybowców kadłubowych zdobył Borys Nazarenko, bijąc przeszło dwukrotnie rekord dotychczasowy i osiągając 2 800 m.


Fragment modelarni moskiewskiej

Moskiewscy modelarze w czasie startów próbnych pobili światowy rekord odległości lotu dla modeli wodnopłatów z silnikiem spalinowym, który należał od 1938 r. do Ukraińca Kozłowskiego i wynosił 25 km 542 m. Dnia 20 lipca br. model Wasilenki przeleciał odległość 35 km 213 m.

W czasie zawodów eliminacyjnych bardzo dobre wyniki osiągnęli również modelarze: Kijowa, Charkowa, Uzbekistanu i Azerbejdżanu, bijąc cały szereg rekordów ZSRR.

Kolega Nazarenki, także modelarz z Dniepropetrowska, Artiuchow postanowił nie pozostać w tyle i pobił światowy rekord czasu lotu szybowca kadłubowego, który należał do Szwajcara i wynosił 2 godz. 21 minut 06 sekund. Obecny rekord wynosi 4 godz. 40 minut.

Wszechzwiązkowe Zawody Modelarskie w rb. zapowiadają się niezwykle ciekawie. Demonstrowane będą modele sterowane przez radio, odrzutowe oraz po raz pierwszy w historii modelarstwa ZSRR redukcyjno-latające modele wszystkich samolotów lotnictwa ZSRR.

(p)



POCZTA LOTNICZA

Ob. DZIERZKOWSKI ADAM, *Włoszczowa* — Przepraszamy za spóźnioną odpowiedź. Prototyp samolotu komunikacyjnego „Miś" znajduje się w budowie. W ramach artykułów „Samoloty minionej wojny" zamieścimy również samoloty państw, które zostały pokonane. Z nadesłanych rysunków widać, że macie zdolności w tym kierunku. Musicie jeszcze jednak dużo pracować nad formą ich wykonania. Radzimy bliżej zapoznać się z twórczością znanych rysowników polskich, jak Uniechowski, Walentynowicz. Przesylamy pozdrowienia.

Ob. OSIŃSKI JERZY, *Sulęcin, woj. Poznań* — Naturalnie, kandydaci do OSL podlegają także egzaminowi sprawności fizycznej. O poniemieckim sprzęcie lotniczym, który znajduje się w Waszej okolicy powinniście zameldować w Wojewódzkim Okręgu LL— Poznań, ul. Wały Jana III Nr 12.

Ob. ZŁAMANIEC MARIAN, *Drabinianka, woj. Rzeszów* — Książki „Ogólna instrukcja nawigacyjna" i „Obliczenia nawigacyjne bombardierskie i meteorologiczne" można nabyć w księgarni Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego — Łódź, ul. Piotrkowska.

Ob. SZYGENDOWSKI JANUSZ, *Płock* — W sprawie przyjęcia Was do pracy w warsztatach lotniczych zwróćcie się do PZL w Mielcu lub Rzeszowie, czy też LWD w Łodzi.

Ob. STANDZIEWICZ STANISŁAW, *Marki* — Jeżeli podanie na kurs mechaników złożyliście w terminie — odpowiedź na pewno otrzymacie. Interweniujcie w tej sprawie w Waszej Powiatowej Komendzie PO „Służba Polsce".

Ob. BILIŃSKI JANUSZ, *Gliwice* — W tym roku na kurs mechaników nie dostaniecie się już — za późno. „Młady Letec" można otrzymać w Centralnym Kolportażu Wyd. „Prasa Wojskowa" — W-wa, Aleje Jerozolimskie 55. Numer pojedynczy kosztuje 50 zł.

Ob. DREWICZ ZDZISŁAW, *Tomaszów Mazowiecki* — Wspomniane książki znajdują się jeszcze w druku. O ich ukazaniu się w sprzedaży powiadomimy Czytelników.

Ob. KURDYBELSKI ZDZISŁAW, *Bereźnica* — Zamówione numery wysłaliśmy.

Ob. MINOR BOHDAN, *Łódź* — O pociskach rakietowych pisaliśmy już kilkakrotnie w SiM-ie i „Skrzydlatej". Prosimy przejrzeć stare roczniki. Komplet SiM-u z 1946 roku kosztuje ulgowo 160 zł, z 1947 — 350 zł. Pieniądze należy wpłacać na konto PKO— Warszawa I-978 Wydawnictwo Czasopism Lotniczych.

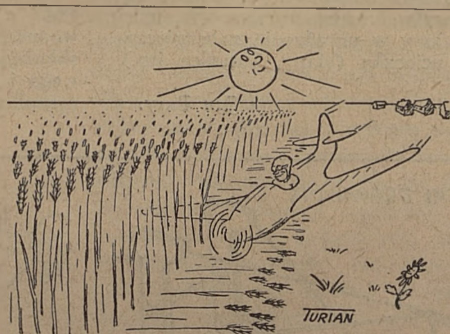
Ob. CHYLIŃSKI BERNARD, *Poznań* — Wspomniany przez Was dział rozszerzymy w formie krótkich wiadomości. Sprawa treningów szybowcowych była omówiona kilkakrotnie w „Skrzydlatej" z br. Sprawa ta należy do aeroklubów. Ze względu na dobro lotnictwa PO „Służba Polsce" przyjmowała w tym roku wyjątkowo osoby starsze na szkolenie szybowcowe. Dziękujemy za rzeczową krytykę naszego pisma.

Ob. WIECZOREK R., *Warszawa* — Wasze pytania świadczą o tym, że nie bardzo zdajecie sobie sprawę z tego, co to jest fizyka. Radzimy bliżej zapoznać się z tą dziedziną i zastanowić się, a sami zrozumiecie jakie znaczenie ma fizyka przy budowie samolotów.

Ob. ZEGADLEWICZ JANUSZ, *Wełnica* — Nadesłane rysunki niestety — „lipa" — poszły do kosza. Nie zniechęcajcie się jednak, popracujcie w tym kierunku.

Ob. KLIMCZAK ZBIGNIEW, *Nysa* — Brakujące numery są do nabycia w naszej administracji. Adres Centralnego Kolportażu i warunki prenumeraty na okładce każdego numeru.

Na zdjęciu na okładce: czterdziestometrowa wieża spadochronowa w Łodzi, która jest już czynna.



...żniwa w całej pełni...

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr   Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, wewn. 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 940 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B - 56820

Cena 15 zł